

AGENTSCHAP WEGEN & VERKEER

Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen

Koning Albert II Laan 15 bus 420

1210 BRUSSEL

Tel. 09 276 26 00

wegen.oostvlaanderen@vlaanderen.be

PROJECTNOTA ONTEIGENINGEN

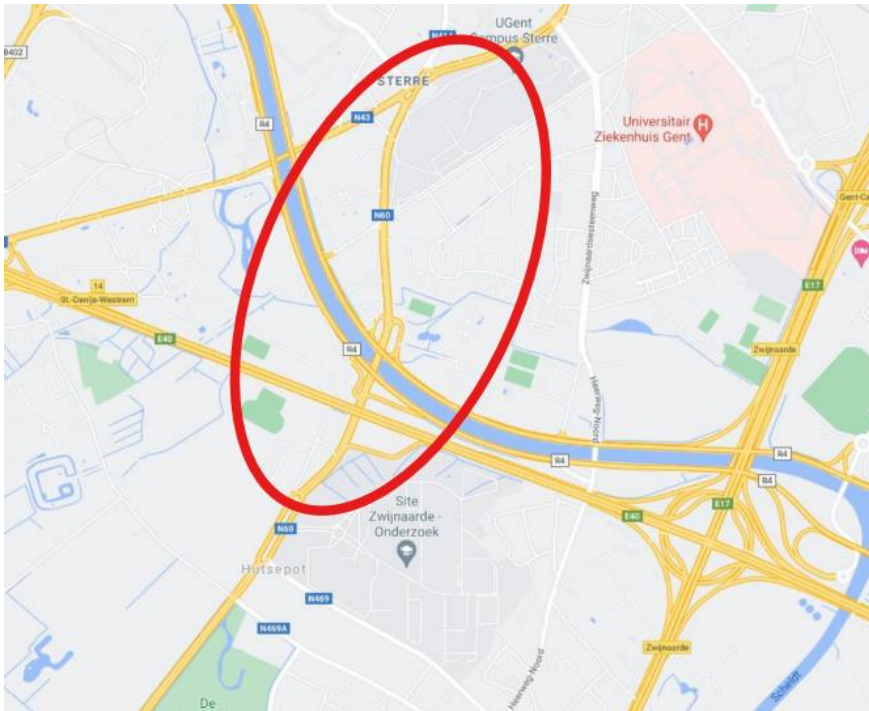
////////////////////////////////////
Betreft: N60 – Gent – aanleg fietsverbinding campus De Sterre – Ardoyen
////////////////////////////////////

Bijlage bij het voorlopig onteigeningsbesluit voor de realisatie van onteigeningen op het grondgebied van de stad Gent, langsheen de N60.

1 PROJECTBESCHRIJVING

1.1 SITUERING VAN HET PROJECTGEBIED

Het projectgebied situeert zich langsheen de N60 Oudenaardsesteenweg te Gent (Zwijnaarde), tussen de universiteitscampus “De Sterre” en het Technolgiepark, waar onder andere de campus “Ardayen” gevestigd is.



1.2 PROBLEEMSTELLING EN PROJECTDOELSTELLING

Algemene probleemstelling

In het directe projectgebied zijn tal van scholen en campussen gelegen :

1. Campus “De Sterre”
2. Instituut “Bert Carlier”
3. Campus “de Deyne”
4. College “Don Bosco”
5. Campus “Ardayen” (met diverse spin-offs)



Deze attractiepolen genereren heel wat verplaatsingen, waarvan een groot deel fietsverkeer. Dit zijn niet alleen de schoolgaande jeugd en de universiteitsstudenten, maar eveneens het personeel van de onderwijsinstellingen en van de intussen vele bedrijven op de site Ardoyen.

In de toekomst zal in het bijzonder de site Ardoyen nog een sterke ontwikkeling kennen. Door een reorganisatie binnen de UGent en de verdere uitbouw van de bedrijvensite, zal alleen al deze site op termijn tot 20.000 personen per dag aantrekken (12.000 studenten en 8.000 personeel UGent en bedrijven).

Op grotere schaal is dit deel van de N60 ook onderdeel van de fietsroutes van en naar het station Gent St-Pieters, de verschillende scholen en campussen in de Voskenslaan, de ziekenhuizen UZ en Maria Middelaars, de bedrijventerreinen Zwijnaarde I, II en III, en het "Eilandje Zwijnaarde". De fietspaden langs de N60 verknopen hiertoe met de fietssnelwegen langs de R4 binnen- en buitenring ter hoogte van de op- en afritten voor het gemotoriseerd verkeer.

De bestaande fietsinfrastructuur langsheen de N60 is op heden dan ook voor verschillende criteria ontoereikend om deze toenemende stroom fietsers te verwerken.

Concrete problematiek

In eerste instantie is er een grote mate van verkeersonveiligheid op de diverse locaties waar de fietspaden op de N60 kruisen met het gemotoriseerd verkeer op de op- en afritten van en naar de R4 binnen- en buitenring. Voorbeeld van dergelijk conflictpunt :



Voor fietsers die van de fietssnelwegen langs de R4 komen en hun route willen verderzetten via de fietspaden langs de N60 zijn er hier bovenop nog extra kruisingen met de op- en afritten. In functie van zichtbaarheid, beschikbare ruimte, ... zijn de fietsers op de ene plaats in de voorrang, op andere plaatsen dan weer uit de voorrang. Dit maakt het extra verwarrend en bijgevolg gevaarlijk.



Op vlak van verkeersveiligheid zijn er ook nog verbeteringen aangewezen op het kruispunt van de gewestweg N60 met De Pintelaan. Deze verkeerslichten zijn nog niet conflictvrij geregeld waardoor er hier nog steeds risico's zijn op aanrijding van fietsers (o.a. dodehoekongevallen).



In tweede instantie biedt de huidige fietsinfrastructuur langs de N60 onvoldoende capaciteit om de toekomstige fietsstromen te verwerken. De enkelrichtingsfietspaden liggen geperangd tussen de rijweg (aanliggende fietspaden) en een parkeerstrook, zonder schrikstrook, waardoor de nuttige breedte sterk gereduceerd wordt.



Tenslotte is er specifiek voor de campus Ardoyen een probleem van vlotte toegankelijkheid. Fietsers komende van de N60 (uit het noorden) moeten via 2 verkeerslichten de oversteek maken naar de rand van de campus, wat opnieuw een impact heeft op de capaciteit voor zowel de fietsers als het gemotoriseerd verkeer.



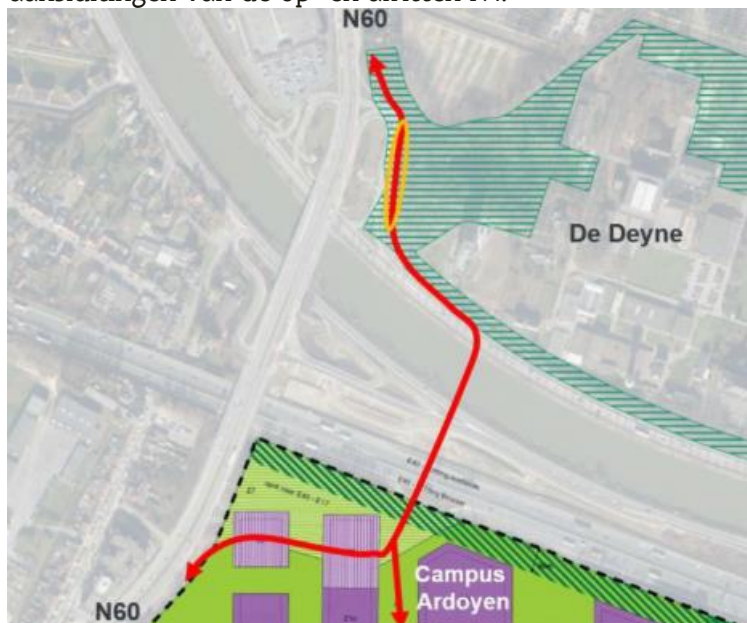
Projectdoelstelling

De doelstellingen voor het project zijn :

- Verhogen van de verkeersveiligheid voor de fietsers langs de N60 en ter hoogte van de verknoping van de fietspaden langs de N60 met de fietssnelwegen lang de R4.
- Verhogen van de capaciteit van de fietsverbinding op het tracé tussen de campussen “De Sterre” en “Ardoyen”.
- Verbeteren van de toegankelijkheid voor de fietsers van de campus “Ardoyen”.

Deze doelstellingen worden bereikt middels de volgende onderdelen van het project :

- Bouw van een fietsbrug over de R4, Ringvaart en E40 zodat er een parallel tracé met de N60 ontstaat waarbij fietsers en gemotoriseerd verkeer volledig gescheiden zijn ter hoogte van de aansluitingen van de op- en afritten R4.



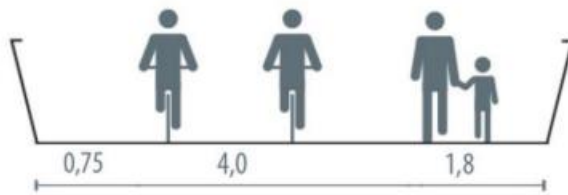
- Verplaatsen van de fietstunnel in de fietssnelweg langs de R4 onder de N60 zodat de fietssnelweg geen kruising meer heeft met de op- en afritten voor het gemotoriseerd verkeer.



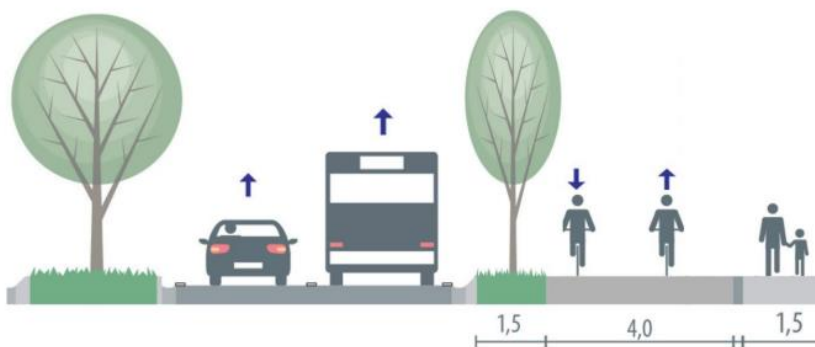
- Ruime dimensionering van het uitwisselpunt tussen de fietssnelweg en het fietspad van en naar de fietsbrug.



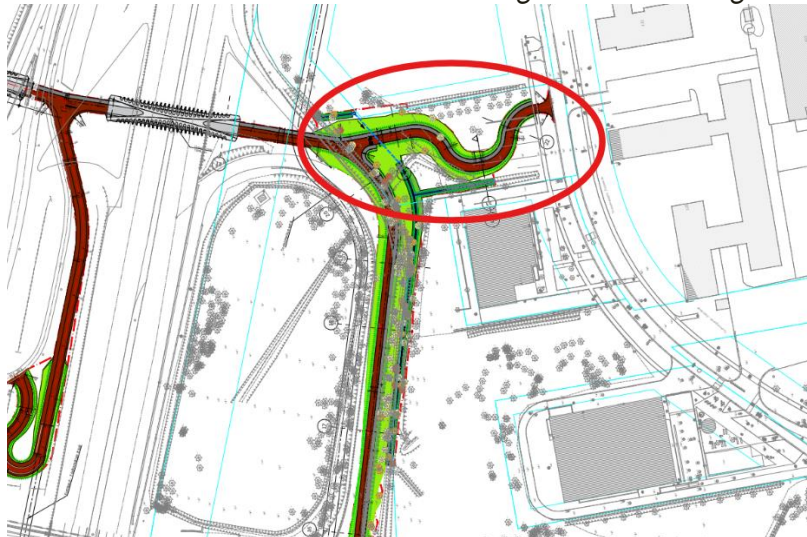
- Bouw van een voldoende brede brug conform het fietsvademecum¹ (minimale breedte voor dubbelrichtingsfietspad met meer dan 250 fietsers op het drukste uur = 4 meter).



- Ombouw van het bestaande enkelrichtingsfietspad aan de oostzijde van de N60 naar een dubbelrichtingsfietspad, met voldoende brede schrikstroken zodat de volle breedte van het fietspad nuttig kan gebruikt worden (conform het fietsvademecum).

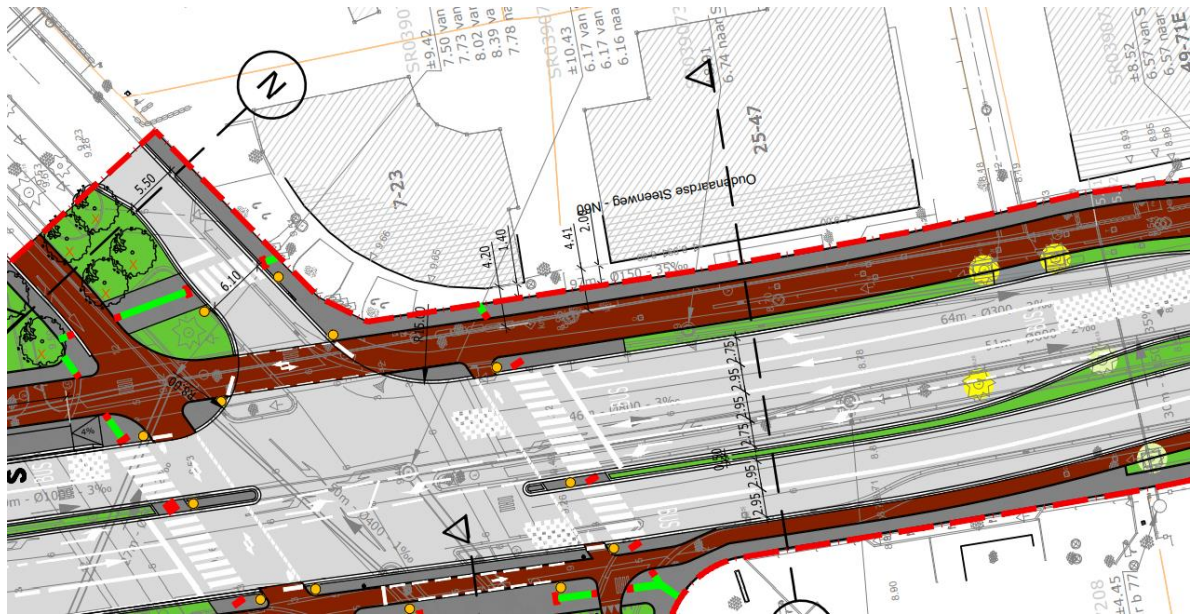


- Voorzien van een rechtstreekse aftakking van de fietsbrug naar de campus Ardoyen.



¹ Het fietsvademecum is integraal te raadplegen via <https://wegenenverkeer.be/zakelijk/documenten/ontwerprichtlijnen/vademecum-fietsvoorzieningen> en tevens digitaal of per post te ontvangen op aanvraag bij het agentschap Wegen en Verkeer, afdeling Wegen Oost-Vlaanderen (patrimonium.wegen.oostvlaanderen@vlaanderen.be of via telefoon op 09 276 26 00 vragen naar Team Patrimonium)

- Invoeren van een conflictvrije lichtenregeling op het kruispunt van de N60 met De Pintelaan. Om toch nog voldoende doorstroming voor het verkeer te behouden, is hiervoor de aanleg van een afzonderlijke rechtsafslagstrook nodig (komende uit de richting van de R4).



- Afsluiten voor gemotoriseerd verkeer van de oprit uit De Pintelaan naar de R4-binnenring. Deze oprit wordt nu voorzien ter hoogte van het complex N60 – R4. Hierdoor is er geen kruising en bijgevolg geen conflictpunt meer ter hoogte van de aansluiting De Pintelaan – R4. Bij de nieuwe oprit naar de R4 aan de N60 is er geen kruising met het fietspad, zodat dit conflictpunt effectief wordt opgelost. De Pintelaan wordt hierdoor doodlopend en ingericht als een fietsstraat, rechtstreeks aansluitend op de fietsbruggen “André Denys” en “Zoé Borluut”.



1.3 ALTERNATIEVENAFWEGING

Het ontwerp is in eerste instantie begonnen met de zoektocht naar de best mogelijke inplanting van de fietsbrug. Deze was immers onderhevig aan een heel aantal randvoorwaarden en dus bepalend voor de volledige fietsverbinding tussen De Sterre en Ardoyen :

- Aan de noordzijde: verknoping met de fietspaden langs de R4-binnenring (fiets snelweg), aansluiting op de fietspaden langs de N60, het RUP Groen, het vrijwaren van de Deynedreef voor de toegang van hulpdiensten, ...
- De eigenlijke brug: vrijwaren van de benodigde vrije doorrijdhoogte over de E40 en de R4 en vooral over de verschillende op- en afritten, die zelf ook in helling liggen, vrijwaren van het gabariet voor de scheepvaart op de Ringvaart.
- Aan de zuidzijde: aansluiting op de campus Ardoyen (bestaande en toekomstige bebouwing), aansluiting richting N60, aantakking met de fietspaden langs de R4-buitenring (fiets snelweg).

Om tot een onderbouwde tracékeuze te komen, werd een trechteringsonderzoek gevoerd. Allereerst werden de mogelijke tracé-alternatieven voor de fietsbrug opgelijst die een antwoord zouden kunnen bieden op de gestelde problematiek. Vervolgens werden die varianten geweerd die, op basis van een quickscan, duidelijke knelpunten vertonen (bv. qua verkeersveiligheid of ruimtelijke inpasbaarheid). Enkel de kansrijke alternatieven werden weerhouden en vervolgens ten opzichte van elkaar afgewogen.

Onderzochte tracé's :

Tracé A: Bollebergen – Langeplankstraat



Het meest westelijke tracé betreft het tracé doorheen de straten Bollebergen en Langeplankstraat. Langsheen dit tracé zijn er een veelheid aan knelpunten:

- De aanloophelling in de straat Bollebergen zou een veelheid aan problemen geven qua inkijk, bereikbaarheid en (o.a. gelinkt aan voorgaande) draagvlak
- In de Langeplankstraat stellen zich dezelfde problemen als in Bollebergen qua inkijk, bereikbaarheid en draagvlak
- Complexiteit dwarsing verknoping R4 x N60 x Langeplankstraat
- Complexiteit dwarsing westelijke op- en afrit aan noordzijde R4

De verschillende knelpunten, waarbij in de bijzonder de problematiek in de straten Bollebergen en Langeplankstraat doorweegt, maken dat dit tracé als niet kansrijk wordt beschouwd.

Tracé B: gebundeld aan westzijde N60

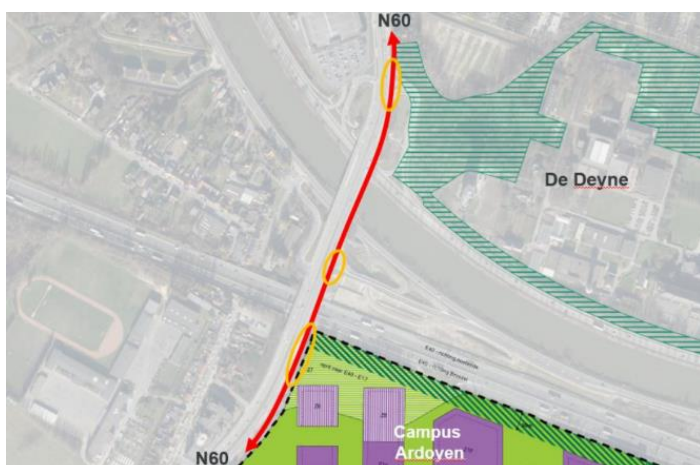


Tracé B is, net als tracé A, gelegen aan de westzijde van de N60 en ligt gebundeld aan deze as. Langsheen dit tracé zijn er verschillende knelpunten:

- De dwarsing van de straat Bollebergen (ontsluiting van o.a. een bedrijvzone)
- De dwarsing van de op- en afrit tussen de R4-buitenring en de N60
- De zeer complexe ruimtelijke inpassing tussen de op- en afrit met de R4-buitenring en de N60
- De dwarsing van de afrit van de R4-binnenring naar de N60

Bovenstaande dwarsingen zouden kunnen worden vermeden door de brug +/- 5m hoger te voorzien; dit is echter niet wenselijk vanuit het comfort van de fietser. Als alternatief zouden al de dwarsingen met behulp van verkeerslichten kunnen worden beveiligd; dit zou echter negatief inwerken op de doorstroming van ál de modi en biedt bovendien geen antwoord op de zeer complexe ruimtelijke inpassing net ten zuiden van de R4. Dit tracé wordt daarom als niet kansrijk beschouwd.

Tracé C: gebundeld aan oostzijde N60



Tracé C is gelegen aan de oostzijde van de N60 en ligt gebundeld aan deze as. Langsheen dit tracé zijn er verschillende knelpunten:

- Potentiële impact op de groenzone in de zuidoostelijke oksel van de E40 en de N60 die als zeer waardevol wordt aanzien
- De dwarsing van de oprit van de N60 naar de R4-buitenring
- De dwarsing van de op- en afrit van de N4-binnenring met de N60

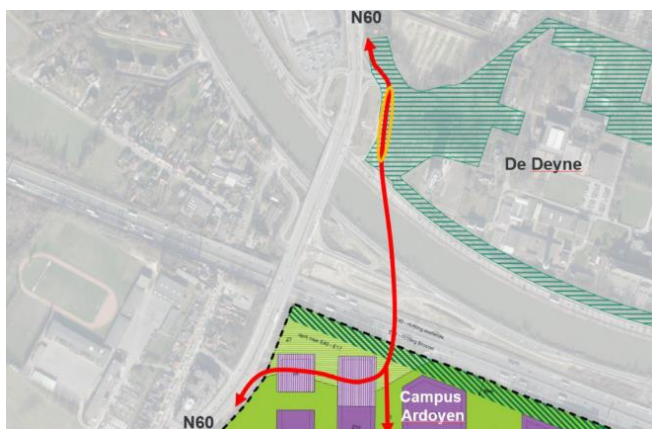
Bovenstaande dwarsingen zouden kunnen worden vermeden door de brug +/- 5m hoger te voorzien; dit is echter niet wenselijk vanuit het comfort van de fietser. Als alternatief zouden al de dwarsingen met behulp van verkeerslichten kunnen worden beveiligd; dit zou echter negatief inwerken op de doorstroming van ál de modi en biedt bovendien geen antwoord op de potentiële impact op de groenzone in de zuidoostelijke oksel van de E40 en de N60. Dit tracé wordt daarom als niet kansrijk beschouwd.

Tracé D: doorheen oksel oostelijke op- en afrit N60 x R4-binnenring



Aan de zuidzijde van de E40 maakt tracé D hergebruik van de huidige oprit van de E40, die is voorzien om te worden gesupprimeerd. Het tracé gaat hierna schuin over de E40, R4 en Ringvaart om vervolgens doorheen de oksel van de oostelijke op- en afrit van de N60 met de R4-binnenring te gaan waarbij beide ongelijkvloers worden gekruist. Net als bij de andere tracé's zijn er aandachtspunten, het betreft in het bijzonder de interactie / mogelijke conflictpunten met het RUP Groen. Deze aandachtspunten zijn niet van die aard om het tracé a priori weg te schrijven; dit tracé wordt als kansrijk beschouwd.

Tracé E: ten oosten van de oostelijke op- en afrit N60 x R4-binnenring



Aan de zuidzijde van de E40 maakt tracé E hergebruik van de huidige oprit van de E40, die is voorzien om te worden gesupprimeerd. Het tracé gaat hierna schuin over de E40, R4 en Ringvaart om vervolgens ten oosten van de oostelijke op- en afrit van de N60 met de R4-binnenring te landen en verder te gaan richting De Sterre. Net als bij de andere tracé zijn er aandachtspunten, het betreft in het bijzonder de

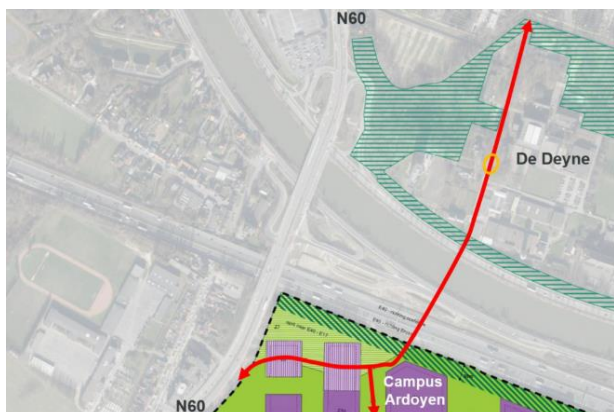
interactie / mogelijke conflictpunten met het RUP Groen. Deze aandachtspunten zijn niet van die aard om het tracé a priori weg te schrijven; het tracé wordt als kansrijk beschouwd.

Tracé F: in verlengde van het zuidelijke complex



Aan de zuidzijde van de E40 maakt tracé F hergebruik van de huidige oprit van de E40, die is voorzien om te worden gesupprimeerd. Het tracé gaat hierna quasi haaks over de E40, R4 en Ringvaart om ter hoogte van De Deynecampus te landen en via de oostzijde van de noordelijke op- en afrit aansluiting te vinden op het resterende deel richting De Sterre. Net als bij de andere tracé zijn er aandachtspunten, het betreft in het bijzonder de interactie / mogelijke conflictpunten met het RUP Groen. Deze aandachtspunten zijn niet van die aard om het tracé a priori weg te schrijven; dit tracé wordt als kansrijk beschouwd.

Tracé G : doorheen campus De Deyne



Aan de zuidzijde van de E40 gaat tracé G langsheen de huidige oprit van de E40, die hiervoor zal worden gesupprimeerd. Het tracé gaat hierna quasi haaks over de E40, R4 en Ringvaart om in De Deynecampus te landen en via deze campus en een traject doorheen Nieuw Gent en De Sterre te bereiken. Uit de figuur hieronder blijkt dat 'n dergelijk tracé beduidend meer knelpunten kent ten overstaan van een tracé dat meer aansluit bij de N60.



Daarnaast is ook de directheid en leesbaarheid van een tracé doorheen de Deynecampus veel minder optimaal ten overstaan van een tracé dat meer aansluit bij de N60. Bovendien kan een tracé doorheen de campus voor een verstoring zorgen van de kwetsbare leefgroepen die op de campus verblijven. Dit tracé wordt daarom als niet kansrijk beschouwd.

In een volgende fase werden de drie kansrijke tracé's technisch verder uitgewerkt. In functie van de leesbaarheid is de naamgeving van de tracé's D, E en F gewijzigd naar westelijke, centrale en oostelijke fietsbrug.

Westelijke fietsbrug

Centrale fietsbrug

Oostelijke fietsbrug



Op basis van de verdere uitwerking kwam naar voor dat er 3 randvoorwaarden zijn die niet binnen ieder tracé konden worden gerealiseerd en dus onderscheidend zijn:

- het maximaal vrijwaren van het waardevolle bosbestand in de De Deynecampus;
- vrijwaren van een hellingspercentage op de fietsbrug van maximaal 4%;
- vrijwaren van de aanrijdroutes van de brandweer naar de De Deynecampus

Wanneer de drie tracé's worden geëvalueerd op bovenstaande criteria, wordt samengevat volgende matrix bekomen :

	<u>Westelijke fietsbrug</u>	<u>Centrale fietsbrug</u>	<u>Oostelijke fietsbrug</u>
Maximaal vrijwaren bosbestand	Beperkte impact op het bomenbestand, voornamelijk ten noorden van de op- en afrit	Extra infrastructuur nodig om aanrijroute naar de De Deynesite te realiseren waardoor impact op de zone met de meest waardevolle bomen	Beperkte impact op de bomen, voornamelijk op de minder waardevolle bomen langsheen de R4 en ten noorden van de op- en afrit
Vrijwaren hellingspercentage van 4%	Hellingspercentage is >5%	Wordt gerealiseerd	Wordt gerealiseerd
Vrijwaren aanrijroute naar De Deynesite via N60 en via R4	Wordt gerealiseerd	Wordt niet gerealiseerd (enkel via N60 en dit slechts mits extra infrastructuur)	Wordt gerealiseerd

Hieruit blijkt dat de oostelijk gelegen fietsbrug het best voldoet aan alle criteria.

Eénmaal het tracé van de fietsbrug bepaald was, werd er onderzocht hoe de verdere fietsverbinding langs de N60 richting campus De Sterre (en verder richting Gent-centrum en station Gent-St-Pieters) het best kon verlopen. Hiervoor werden de voor- en nadelen van de drie mogelijke scenario's tegen elkaar afgewogen. Het betreft :

- Een dubbelrichtingsfietspad aan de westzijde van de N60
 - Voordelen
 - Bereikbaarheid woonwijk Buyssestraat
 - Bereikbaarheid Delhaize - Mediamarkt
 - Nadelen
 - Afslag auto's over fietspad naar zijstraten, naar in- en uitrit winkelcomplex Delhaize – Mediamarkt, in- en uitrit tankstation Esso en opritten woningen
 - Campus De Sterre niet rechtstreeks aangesloten op het fietspad
 - Extra oversteek van en naar de fietstunnel onder het kruispunt De Sterre
 - Aantakking op de fietsbrug (die aan de oostkant ligt) : menging met fietsers op de fietssnelweg langs de R4, met tweemaal een linksafslaande beweging voor de fietsverbinding tussen de N60 en de fietsbrug
 - Woonwijk Nieuw Gent niet aangesloten

- Een dubbelrichtingsfietspad aan de oostzijde van de N60
 - Voordelen
 - Rechtstreekse aansluiting van de campus De Sterre
 - Rechtstreekse aansluiting van de fietstunnel onder het kruispunt De Sterre en daarmee verbinding naar de cluster Voskenslaan, Gent St-Pieters en Gent-centrum
 - Vlotte aansluiting op de fietsbrug en vooral geen menging met het fietsverkeer op de fietssnelweg langs de R4 (met vermijden van kruisende linksafbewegingen)
 - Woonwijk Nieuw Gent aangesloten
 - Geen conflictpunten met zijstraten en op- en afritten van sterk verkeersgenererende handelszaken (tankstation, Delhaize, Medimarkt), enkel particuliere opritten in de zone tussen De Pintelaan en R4

- Nadelen
 - Bereikbaarheid woonwijk Buyssestraat
 - Bereikbaarheid Delhaize - Mediamarkt
- Enkelrichtingsfietspaden aan beide zijden van de N60
 - Voordelen
 - Geen kruising van gemotoriseerd verkeer met dubbelrichtingsfietspaden
 - Nadelen
 - Alle hierboven vermelde aansluitingen en bereikbaarheden zijn slechts vlot en veilig in één richting
 - Om redenen van capaciteit en om te voldoen aan de normen van het Fietsvademecum, moeten de fietspaden aan beide kanten van de N60 heraangelegd worden, wat het verlies van parkeerplaatsen betekent aan beide kanten van de weg (tenzij er nog meer privaat terrein zou worden onteigend)

Besluit: de aanleg van een dubbelrichtingsfietspad aan de oostzijde van de N60 biedt het meeste voordelen en voldoet het meest aan de doelstellingen van het project. De mindere bereikbaarheid van de woonwijk Buyssestraat en de Mediamarkt-Delhaize in dit scenario wordt gecompenseerd door aan de westzijde van de N60 alsnog het bestaande enkelrichtingsfietspad te behouden.

De startnota en projectnota basisbereikbaarheid zijn integraal te raadplegen via <https://wegenverkeer.be/werken/herinrichting-ovonde-en-fietsverbinding-sterre-ardoyen> en tevens digitaal of per post te ontvangen op aanvraag bij het agentschap Wegen en Verkeer, Afdeling Wegen Oost-Vlaanderen (patrimonium.wegen.oostvlaanderen@vlaanderen.be of via telefoon op 09 276 26 00 vragen naar Team Patrimonium).kan worden geraadpleegd

1.4 OMSCHRIJVING VAN DE TE REALISEREN WERKEN EN VOORWERP VAN DE ONTEIGENING

Om de onteigeningen voor de verbreding van het fietspad tot een minimum te beperken, wordt maximaal gebruik gemaakt van het reeds aanwezige openbaar domein. Zo wordt de bestaande parkeerstrook aan de oostzijde van de N60 gesupprimeerd en de vrijgekomen ruimte geïntegreerd in het verbrede fietspad. Vertrekkende vanaf de rand van de huidige greppel langs de rijweg dienen we dan conform het fietsvademecum volgende afmetingen toe te passen :

- Schrikstrook tussen rijweg en dubbelrichtingsfietspad : 1,5 m (ingericht als groenzone)
- Dubbelrichtingsfietspad : 4 m (meer dan 250 fietsers op het drukste uur)
- Tussenruimte met het voetpad : 20 cm
- Voetpad : 1,5 m

Voor de realisatie van het verbrede fietspad betekent dit een inname van de voortuinstrook variërend tussen ca. 70 en ca. 90 cm (met uitzondering van huisnr. 97 waar de grens openbaar domein nog vooruit springt ten opzichte van de eigendomsgrens langs de rest van de N60).

Ter hoogte van het kruispunt met De Pintelaan dient er voor de conflictvrije regeling van de verkeerslichten een afzonderlijke rechtsafslagstrook te worden gerealiseerd. De ruimte voor deze rijstrook

wordt volledig gewonnen door het supprimeren van de invoegstrook komende uit De Pintelaan op de N60 (richting R4), dus aan de overkant van de rijweg. De realisatie van de extra afslagstrook vereist door deze ingreep op het openbaar domein dus geen bijkomende inname. Er blijft wel nog de inname voor de verbreding van het fietspad. In deze zone van het kruispunt (3 laatste gebouwen – huisnrs. 7 – 71) is er op heden echter geen parkeerstrook waardoor hier ook geen extra ruimte meer ter beschikking is om te integreren in het fietspad. Hierdoor zijn hier innames nodig variërend van ca. 90 cm tot ca. 2,85 m.

Een deel van de ruimte die noodzakelijk is voor de realisatie van het project en op vandaag nog niet tot het openbaar domein van AWW behoort, wordt minnelijk aangekocht na aanbidding door partners die het project steunen (Ugent, Broeders der liefde en De Vlaamse Waterweg). Deze minnelijke aankopen worden dan ook niet opgenomen als innemingen in het kader van de onteigeningsprocedure.

2 REALISATIETERMIJN EN REALISATIEVOORWAARDEN VOOR DE UITVOERING VAN DE WERKEN EN BEHEERSMODALITEITEN VAN HET OPENBAAR DOMEIN

Zoals voorzien in artikel 24,§4 van het Vlaams Onteigeningsdecreet is zelfrealisatie uitgesloten vermits het project waarvoor wordt onteigend betrekking heeft op weginfrastructuur en daarmee onlosmakelijk samenhangende ingrepen.

Ter informatie en ten indicatieven wordt de onderstaande informatie meegegeven:

2.1 REALISATIETERMIJNEN VOOR DE WERKEN

Globaal gezien wordt op indicatieve wijze volgende realisatietermijnen vooropgesteld. De start van de werkzaamheden wordt beoogd op medio 2026. Het einde van de werkzaamheden wordt beoogd tegen eind 2029. Aan de overschrijding van deze termijn kan geen enkel rechtsgevolg verbonden worden.

Voor de realisatie van de werken wordt in volgende indicatieve fasering voorzien (indien de omgevingsvergunning niet wordt verleend of aangevochten, zal onderstaande fasering nog opschuiven):

- Aanvraag omgevingsvergunning: voorjaar 2025
- Opmaak definitief ontwerp en bestek: tegen einde 2025
- Aanbesteden overheidsopdracht werken: begin 2026
- Sluiten overeenkomst overheidsopdracht werken: voorjaar 2026
- Start uitvoering werken: medio 2026
- Voorziene einde uitvoering werken: eind 2029

2.2 REALISATIEVOORWAARDEN VOOR DE WERKEN

De werken dienen te worden uitgevoerd zoals omschreven in deze projectnota en samen te lezen documenten.

2.3 BEHEERSMODALITEITEN VAN HET OPENBAAR DOMEIN

De verworven onroerende goederen zullen na onteigening opgenomen worden in het openbaar domein van het Agentschap Wegen en Verkeer. Het Agentschap zal na uitvoering van de werken instaan voor het beheer van de infrastructuur.

3 BIJLAGEN

Volgende bijlagen worden aan deze projectnota toegevoegd:

- Projectplan IN40201 (C) - Grondplan ontwerp 1-2
- Projectplan IN40202 (C) - Grondplan ontwerp 2-2

Opgemaakt door

Bart Crombez
Projectmanager

Gezien om gevoegd te worden bij het voorlopig onteigeningsbesluit van

Annick De Ridder
Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport

Gezien om gevoegd te worden bij het definitief onteigeningsbesluit van

Annick De Ridder
Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport